Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Pública
Carpeta Nº 1366 de 2016

Versión Taquigráfica N° 806 de 2016

UNIÓN FERROVIARIA

ASOCIACIÓN DE CONDUCTORES URUGUAYOS DE APLICACIONES

INSTITUTO DE OBRAS Y SERVICIOS DE ARQUITECTURA DEL URUGUAY

ASOCIACIÓN DE OBREROS DE LA DIRECCIÓN DE ARQUITECTURA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 9 de noviembre de 2016

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Omar Lafluf.

MIEMBROS: Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Adrián Peña, José Luis Satdjian y Martín Tierno.

ASISTE: Señor Representante Carlos Reutor.

INVITADOS: Por la Unión Ferroviaria, señores Carlos Aramendi, Javier Rebollo, Mariano Pouso y Georgy Martínez.

Por la Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones, señores Esteban Queimada, José Pedro Sapriza, doctor Juan Diego Menghi, Sebastián Ledesma, Sebastián Sanguinetti, Diego Fernández y Jorge Sarkissian.

Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Directora General de Secretaría, doctora Alba Florio y Director Nacional de Arquitectura, doctor Daoiz Uriarte.

Por la Asociación de Obreros de la Dirección de Arquitectura, señores Ricardo Taranto, Zulma López y Juan Medina.

SECRETARIA: Señora Doris Muñiz Varela.

SEÑOR PRESIDENTE (Omar Lafluf Hebeich).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Como parte de los asuntos entrados, tenemos que la Junta Departamental de Artigas vuelve a remitir el planteo realizado sobre el estado de la Ruta Nº 30 y de la Ruta Nº 4. Tomamos conocimiento de esto; suponemos que habrá sido remitido al Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque la nota que nos envían dice que se adjunta carta enviada al director de Transporte Ferroviario de esa Cartera.

Por otro lado, tenemos una nota del Sindicato de la Industria Mecánica, el Transporte y Afines sobre la situación presuntamente provocada por el Banco de Seguros del Estado. Este es un grupo de trabajadores que pide una entrevista con la Comisión para plantear su situación frente a las empresas que el Banco de Seguros del Estado contrata para el sistema de auxilio que tiene el propio seguro del Banco. Les daremos audiencia en otra sesión.

También se plantea la situación del transporte ferroviario. La Unión Ferroviaria remite antecedentes de diversas situaciones ocurridas en el ámbito ferroviario; es una de las delegaciones que vamos a recibir en el día de hoy.

Otra iniciativa dice que el señor representantes Adrián Peña presenta una nota por la que manifiesta el interés de concurrir de un grupo de conductores de vehículos que trabajan para plataformas informáticas. Es una delegación que también vamos a recibir más tarde.

Por otro lado, les quiero adelantar que en el día de hoy deberíamos definir la agenda a tratar con el señor ministro de Transporte y Obras Públicas, que va a concurrir a la Comisión nuevamente en el correr de este mes. Al final de la reunión nos tomaremos unos minutos para hacer un repaso de los temas.

SEÑOR TIERNO (Martín).- En virtud de que, por tener que asistir a otras Comisiones, nos vamos a retirar antes de que termine la sesión, planteo definir en este momento la agenda con el ministro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Perfecto.

Yo tenía como antecedentes, y para una puesta a punto con el señor ministro, lo que comenzamos a hablar sobre la situación en que se encuentran las obras que debe encarar el país con respecto a la inversión de UPM. A su vez, en qué situación están las licitaciones de las diferentes rutas en el país.

También tenemos el planteo de AFE referido a la situación del sistema logístico ferroviario, en qué está la construcción de los ramales de vía férrea previstos.

Con relación al puerto, tengo el planteo del señor diputado Juan José Olaizola sobre el problema del dragado del antepuerto. Si hubiera tiempo, me gustaría saber en qué está el tema del puerto de Fray Bentos.

Si hay acuerdo, esta sería la agenda que le haremos llegar al señor ministro.

(Apoyados)

(Ingresa a sala la delegación de la Unión Ferroviaria)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación de la Unión Ferroviaria, integrada por los señores Carlos Aramendi, Mariano Pouzo, Javier Rebollo y Georgy Martínez. Es un gusto tenerlos nuevamente en la Comisión.

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- Soy el presidente de la Unión Ferroviaria. Primero que nada, quiero agradecer a la Comisión por habernos recibido nuevamente. En esta oportunidad, venimos por algo que no hubiéramos querido que ocurriera luego de algunas denuncias que hicimos en varias oportunidades en diferentes órganos, sin que tuvieran eco, en esta misma Comisión y también, en los últimos tiempos, en la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario.

Hoy vinimos para hablar sobre seguridad ferroviaria porque terminó ocurriendo un hecho que consideramos grave: el choque de dos trenes en Cardal. Entendemos que hay dos grandes responsables en toda esta historia: la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, que es la que debe controlar que las operadoras -cualquiera de ellas; son cuatro circulando por nuestras vías- cumplan con todos los requisitos y reglamentos operativos y de seguridad, y de la Corporación Ferroviaria.

Luego del accidente, quedaron cuatro compañeros con lesiones bastante complicadas, por lo que aún siguen internados en el sanatorio del Banco de Seguros del Estado; uno de ellos seguramente quede con secuelas permanentes, según lo informado por lo médicos.

Lo que ocurrió fue que hubo un incumplimiento por parte del tren de la Corporación Ferroviaria, que iba con rieles desde Montevideo y con destino Paso de los Toros: salió desde el puerto de Montevideo sin contar con uno de los elementos principales para la circulación y para la seguridad en las vías, que es la comunicación. Simplemente, llevaba un handy -que tiene poco alcance- y no la radio que tienen todas las máquinas, tanto las que hoy tiene el Servicio Logístico Ferroviario como AFE.

La situación fue más complicada porque era un día de lluvia, de un temporal bastante importante. Según se deriva de los registros de las personas que declararon, el tren se detuvo a la hora 11 y 30, antes de llegar a Cardal, y había salido de 25 de Agosto a la hora 10 y 30 es decir que, según las declaraciones del maquinista, para trasladarse doce kilómetros demoró una hora. Quiere decir que el tren iba circulando a 12 kilómetros por hora, lo que consideramos bastante improbable.

Por otro lado, reglamentariamente, salió una máquina Plasser de AFE con una perfiladora acoplada a la hora 11 y 15, y cuarenta y cinco minutos después sale esta máquina siguiendo a ese tren, que es lo que marca el reglamento operativo. Según declaraciones del maquinista, el tren se detuvo 11 y 30 y a la hora 11 y 31 -un minuto después de que se había detenido, lo cual es bastante raro también- sintió un impacto en la cola del tren.

A todo esto, el único que hace aviso a la próxima estación es uno de los cinco compañeros que viajaban en el tren, en la máquina Plasser, el que queda ileso, porque los otros cuatro quedaron con lesiones importantes, uno de ellos desmayado con traumatismo de cráneo y pérdida de sangre. A la hora 11 y 55 llama a la estación Florida pidiendo ayuda de la Policía y de una ambulancia. El tripulante del tren hasta ese momento no había avisado a nadie que había tenido un choque y que tenía el tren detenido, según él, desde las 11 y 30. Para más gravedad de la situación, el maquinista del tren de la Corporación Ferroviaria llama a la hora 12 y 15 diciendo a la estación de Florida -así lo manifiesta el compañero de Florida a quien se le tomaron declaraciones- que se había detenido a la hora 11 y 30 y que a la hora 11 y 31 había tenido un choque. Llama cuarenta y cinco minutos después del choque; o sea, hay una negligencia total por parte del maquinista, quien ni siquiera brinda auxilio a los accidentados en el fondo.

En esto hay una gran responsabilidad por parte de la Corporación Ferroviaria, por no tener los implementos de seguridad para correr el tren, y de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, que no controla absolutamente nada sobre los operadores que andan por la vía. A su vez, el maquinista no cumplió con el Reglamento de Seguridad que corresponde, porque lo primero que tiene que hacer ante la detención de un tren es comunicarse con el Centro de Control Operativo y avisar que está detenido en tal lugar, cosa que no hizo. Recién llamó a Florida cuarenta y cinco minutos después, diciendo que había tenido un choque. Tampoco cumplió con ir a la cola y al frente del tren -el otro ayudante- y colocar a ochocientos metros bandera roja, luz o petardo, cosa que no hizo porque en ningún momento surge de sus declaraciones que fue a la cola del tren.

Este es un hecho gravísimo. No tuvimos pérdidas de vidas por casualidad, pero tenemos a cuatro compañeros que siguen internados en el sanatorio del Banco de Seguros del Estado, uno de ellos con secuelas permanentes. En esta situación el incumplimiento fue total, la desprolijidad fue total, y acá hay dos grandes responsables.

Nosotros hicimos la denuncia penal en el Juzgado de Primer Turno de Florida y pedimos que la justicia determine si hay responsabilidad o no en este hecho.

La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario es la que debe controlar que las operadoras cumplan con todos los requisitos, tanto del reglamento operativo como de seguridad, pero no lo hizo. No puede salir un

tren con 1.200 toneladas de rieles desde Montevideo hacia Paso de los Toros con un handy como medio de comunicación. Eso es algo grave.

Por otro lado, la Corporación Ferroviaria del Uruguay incumplió con el reglamento operativo y de seguridad. Hay que tener en cuenta que en 2009 se creó la Corporación Ferroviaria del Uruguay como empresa estatal bajo el derecho privado. En ese momento la Unión Ferroviaria dijo que eso era muy peligroso, porque se estaba creando una empresa estatal bajo el derecho privado y que los controles que debe hacer el Estado pasarían por arriba. Ahora, siete años después, se ha producido un incidente. Me parece muy grave que con los pocos trenes que tenemos choquemos entre nosotros mismos, debido a negligencia de quienes trabajan. Hasta el momento no sabemos si la Corporación Ferroviaria tomó alguna medida con respecto a ese maquinista. Sí sabemos que ese mismo maquinista, quince días después, tuvo otro incidente en la ciudad de Florida; pero no sabemos si se investigó ese hecho. En ese caso, se le interpuso un camión con 35.000 kilos de leña en el camino del tren. Se trataba de un tren que venía vacío hacia Montevideo y, sin embargo, trasladó más de cien metros la zorra que estaba cargada con más de 20.000 kilos de leña. El choque se produjo en el medio de la ciudad de Florida. Habría que saber a qué velocidad estaba cruzando el tren por es lugar. Eso habría que investigarlo. Hay muchísimos pasos a nivel y con mucho riesgo.

Se han producido hechos graves y lamentables con una empresa que sabemos que es de construcción de vías, no operadora. En el momento en que compra máquinas y comienza a operar sobre las vías, se transforma también en una operadora. Por lo tanto, debe cumplir con todos los requisitos de seguridad y operativos, lo que no ha hecho. No sabemos si se han hecho investigaciones, pero la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario debería explicar por qué este tren estaba circulando de en esa forma.

Nosotros tenemos la declaración y la denuncia penal -podemos dejarles una copia-, que ahora está en manos de la Justicia. Existe el reglamento operativo de la protección con medidas de bandera ante la detención de un tren. Si lo desean, podemos dejarles el reglamento operativo que establece qué debe hacer el maquinista al momento de detener un tren. No se cumplió con absolutamente nada de lo que se expresa en el inciso C) del artículo 313.

Por otra parte, Servicios Logísticos Ferroviarios, que es una empresa estatal bajo el derecho privado, hoy está deteniendo sus obras del Focem 1 porque se quedó sin materiales, está totalmente desfinanciada y no tiene dinero para poder continuar la obra que inició su primera etapa de dieciocho meses en 2010. En esta segunda etapa, que también comprende dieciocho meses, viene muy atrasada en los trabajos. Creamos una empresa y le dimos el dinero para que hiciera la obra, pero ahora se quedó sin dinero. ¿Quién la controló? ¿El Parlamento? ¿Alguno de ustedes? ¿El Tocaf? ¿Los organismos del Estado encargados de ver que los dineros no sean malgastados? No quiero decir que se hayan malgastado, pero me pregunto por qué se paraliza la obra por falta de materiales y de dinero.

Otro hecho bastante grave -no se llevó a cabo, pero sí se manejó dentro del directorio de AFE- fue que se planteó la posibilidad de que AFE le diera el material para que continuara con la obra. Resulta que ahora AFE es la Madre Teresa de Calcuta y hace obras de beneficencia. Como la empresa se quedó sin plata, AFE le daría los durmientes, los tirafondos y los anclajes, para que pudiera seguir y sin responder a nadie qué hizo con el dinero. Se trata de situaciones graves, en las que están involucradas empresas estatales bajo el derecho privado.

En la primera etapa del Focem 1 se gastaron US$ 30.000.000. Quizá, esta honorable Comisión tenga mejor información que la que poseemos nosotros pero, según tenemos entendido, la planta de UPM de Paso de los Toros que necesita el ferrocarril para el traslado de la celulosa a Montevideo ha solicitado que la vía tenga 22,5 toneladas por eje, con una velocidad estándar de entre 60 y 70 kilómetros. Nosotros gastamos el dinero en esta empresa que ahora está desfinanciada, para construir una vía a 18 toneladas por eje, con una velocidad máxima de 40 kilómetros. ¿Qué hacemos ahora con esa vía? ¿Volvemos a hacerla? ¿O le decimos a UPM que solo podemos llevar 18 toneladas por eje? En 2009, la Unión Ferroviaria planteó que no era necesaria la creación de una empresa estatal bajo el derecho privado, que se le debía dar a AFE la oportunidad de reconstruir las vías, y ya en ese momento se dijo que debíamos pensar en 22 y 25 toneladas por eje para el futuro. Se pasaron todas esas cosas por alto y hoy nos preguntamos qué hacer con esas vías.

Una de las adjudicaciones hechas en el Focem 2 -entre Salto y Piedra Sola- fue a la empresa española Comsa, que se va a encargar del reforzamiento de la estructura metálica. Nosotros hicimos investigación, con documentación pública, y supimos que esta empresa ha estafado directamente en varios países de

Latinoamérica. Por ejemplo, en Chile, tomó obras del Estado, pero nunca las terminó. En el mundo entero se ha reconocido que esta empresa no trabaja en forma cristalina. Pero resulta que viene a Uruguay y gana una licitación. ¿Nadie investigó a esta empresa antes de darle la concesión de este trabajo? Queremos dejar el informe que hicimos para que la Comisión pueda verlo y pregunte a quien corresponda. Después, dentro de cuatro o cinco años se presentan problemas similares a este, pero nadie hace ninguna advertencia. Nosotros hemos hecho muchas advertencias, pero las cosas siguen sucediendo.

Como todos ustedes saben, el Gobierno creó una nueva empresa operadora, con capitales estatales -AFE y CND-, bajo el derecho privado. Resulta que, por resolución del directorio, regalamos 46.000 durmientes para que Servicios Logísticos Ferroviarios los venda y se capitalice en parte. Me da risa porque pienso que ahora muchos uruguayos van a tener la posibilidad de cumplir con el sueño de tener un durmiente en su estufa, ya que ahora podrán comprárselo a Servicios Logísticos Ferroviarios. No se trata de dos o tres durmientes. AFE le regaló 46.000 durmientes como forma de capitalizar a una empresa creada por el Estado bajo el derecho privado. Perdonen la expresión, pero estamos todos locos. Esto me molesta muchísimo. Se está intentando capitalizar una empresa que nosotros dijimos muchas veces en esta Comisión que era un fracaso.

Hoy se va firmar la carta de intención por el préstamo de CAF. Se habían pedido US$ 45.000.000, pero la carta intención que hoy se firma va a ser por US$ 25.000.000. O sea que va a ser la mitad del material rodante que iba a comprar esta empresa. ¿Así queremos enfrentar lo que se nos viene en materia de transporte con la celulosa? Es realmente lamentable.

Voy a ir cerrando mi intervención. Aún me quedan por plantear algunas denuncias sobre la empresa Servicios Logísticos Ferroviarios. Por ejemplo, descarriló un tren dentro de la planta de Ancap en Paysandú, y no le avisó a nadie. No dijeron nada; desengancharon la máquina y se fueron. Cuando Paysandú va a mover los vagones para descargar encuentra que dos están descarrilados. Están pasando cosas de este estilo, y hay responsables.

El compañero Mariano Pouzo quiere referirse a la gestión de AFE, que es muy importante en este caso.

SEÑOR POUZO (Mariano).- Integro el Consejo Directivo de la Unión Ferroviaria.

Como funcionarios públicos de AFE, y con el amor que le tenemos, hoy debemos venir acá a denunciar cosas graves que están ocurriendo en la empresa ferroviaria de todos los uruguayos.

Lo primero que queremos señalar es que hay una total falta de planificación. Parecería que AFE es un lugar al que van gestores de segunda. Desde 2005 a la fecha hemos tenido seis presidentes y veinte directores generales, con un promedio de año y medio en el cargo. Es imposible proyectar la empresa con esta rotación de personas en los cargos de dirigencia.

Vamos a intentar presentar algunas pruebas que reafirmen lo que estamos diciendo. A AFE se la está llevando de manera improvisada y poco profesional. Se está aplicando prácticas desleales y en contra de los trabajadores, desconociendo la negociación colectiva. También se está dando el clientelismo político. Desde diciembre de 2014 al 2015, el Tribunal de Cuentas le hizo 736 observaciones a AFE -tenemos aquí los documentos que lo comprueban- por violación del artículo 15 del Tocaf. Eso quiere decir que se están efectuando gastos, pero no hay un crédito que permita cubrirlos. Uno podría decir que AFE está en un momento de cambios, y hay cosas que ocurren que no se pueden prever, pero estas 736 observaciones representan $ 91.000.000, por ese tipo de violación del artículo 15. ¿Esto qué provocó en AFE? Un retraso en el pago de los sueldos, porque si estamos gastando el dinero que estaba previsto para otra cosa, se retrasa el pago de los sueldos.

También tenemos un caso de algo que la empresa tenía que haber tenido previsto, que es la entrega de los objetos recordatorios a los funcionarios que tienen treinta y cinco años de trayectoria. Eso no se pudo prever, y el Directorio de AFE dice -como figura en un acta que tenemos y que vamos dejar a la Comisión- que no tiene fondos para pagar el objeto recordatorio. Estamos hablando de ochenta y tres funcionarios y de una cifra aproximada de $ 500.000.

Tampoco tiene fondos para pagar el ticket de la canasta de fin de año, que es de $ 500 por funcionario, y en AFE quedan aproximadamente quinientos veinte funcionarios. Sin embargo, se puede pagar viajes de los

cargos altos de la empresa. Tenemos una serie de actas donde figuran distintos viajes a Argentina, Alemania, Suecia; para eso sí hay dinero.

También hay dinero para equiparar el cargo de gerente general con el de secretario general. En AFE, el secretario general -que entró con la administración de Wilfredo Rodríguez-, señor Américo Fernández, fue cesado, y el secretario general, Fernando Valls, pasó a ocupar ese lugar. Como el sueldo de gerente general es $ 4.000 menor, hubo dinero para equipar los dos cargos. La verdad es que eso nos duele, porque tenemos compañeros que han dejado su vida trabajando en AFE y no hubo dinero para comprarles un reloj y ni siquiera tuvieron la decencia de decírselo personalmente, mediante un acto público.

No se cumple con la ley de transparencia, porque se publica -tenemos pruebas aquí- el sueldo de los funcionarios por escalafón, pero no se publica el sueldo del presidente, del secretario general, de todos los cargos del directorio, ni las partidas que reciben. Entonces, lo vemos como una situación complicada.

También está ocurriendo algo muy grave. AFE tiene un pequeño complejo turístico para los funcionarios en La Paloma y allí había una persona que se encargaba del mantenimiento. Esa persona, por distintos problemas, fue destituida y se nombra a Jaime Píriz. Acá tenemos prueba de la primera boleta, ya que fue contratado directamente como una empresa para mantenimiento. Jaime Píriz puede ser desconocido para todos, pero es un edil de la lista 711, de la misma lista que el presidente de AFE. Nosotros, a eso le llamamos clientelismo político, y lo queremos dejar claro.

En AFE ha ocurrido una terrible destrucción de capital humano y ha habido una falta de rumbo total. Se dejó excedente aproximadamente a ochenta maquinistas, porque se iba a privatizar una parte. Como el sindicato se opuso a la privatización, se fue a la casa de los compañeros a ofrecerles plata, se les dio trabajo a los hijos y a los amigos, pero el sindicato se mantuvo firme y solamente pasaron cinco personas; el resto fue excedente.

Sacamos la cuenta de lo que significó en dinero la destrucción del capital humano de esos ochenta trabajadores calificados, y nos dio que si un foguista o un maquinista le cuesta a AFE -por salario, aportes patronales y demás- aproximadamente US$ 23.000 por año y la capacitación de esa persona, completa e integral, de foguista o maquinista, conociendo todas las vías, demora cinco años, el Estado destruyó US$ 9.800.000. Es una barbaridad lo que se hizo. Y ahora el directorio saca un RD -no estamos mintiendo; tenemos las pruebas- ofreciéndole a los maquinistas que no dejó excedentes -porque supuestamente no los precisaba y ahora los precisa, debido a que están desesperados- que vayan a trabajar a la empresa privada a cambio de una compensación en dinero. Entonces, ¿por qué se dejaron ochenta personas excedentes a un costo de capital de formación de casi US$ 10.000.000 si ahora se vuelve a llamar a esas personas?

Otra perlita más en ese collar: hubo gente que había pedido la excedencia y otra que no, y el directorio, para presionar a que los compañeros pasaran, ¿a quién dejó excedente? ¿Al que le había pedido? No; dejó excedente al que no le había pedido, al que quería seguir en AFE y al que no quería seguir en AFE, lo dejó, y a muchos de ellos los trajo del litoral hacia la capital. Cuando recién los trajeron, no tenían dónde quedarse. ¿Cuánto le costó esto a AFE? Se pagaron $ 25.000 por día durante dos meses por concepto de hotel; eso costó US$ 53.000 aproximadamente. Con esa plata se hubieran comprado los relojes que mencioné cuando comencé la intervención. Y no quiero ni saber la cuenta en millones de dólares de los trescientos retiros incentivados que hubo de personal altamente calificado.

Estos son los números, esta es la situación; tenemos las pruebas de lo que mencionamos y se las vamos a dejar.

Hay un caso más que voy a mencionar. Hay un maquinista que quedó excedente y, por lo tanto, se acogió a la ley de excedencia que el Parlamento votó para los ferroviarios. Se trataba de una ley especial, que ya finalizó, pero que tenía muy buenos beneficios, ya que el trabajador quedaba con un muy buen promedio de sueldo. Esa ley fue producto de la lucha del sindicato y de la comprensión del Parlamento. Esa persona pasa a la empresa privada a trabajar y en este momento está cobrando el sueldo de la empresa privada y el sueldo de excedente. ¿Por qué está cobrando el sueldo de excedente? Porque el presidente de AFE tiene en un cajón la notificación de la OSE, que es la que la está pidiendo, porque si él se niega a la notificación, renuncia y va a pasar a cobrar solamente el sueldo de la empresa privada. A eso nos estamos enfrentando, a que de algunos sectores políticos han ido a las casas de los compañeros a pedirles que descabecen el sindicato. Evidentemente, de eso no tenemos pruebas que podamos presentar, si no diríamos el nombre de las personas.

El compañero Carlos Aramendi me acota algo acerca de las pruebas de sobrecarga horaria que hay en la CFU, que es la empresa que tuvo el accidente. Los trabajadores entran un día a las cuatro de la mañana y se van al otro día a la una o a las dos de la mañana; trabajan días corridos durante más de veinte horas arriba de un tren. Eso no pasaba antes en AFE porque, además del reglamento, había un sindicato que lo hacía respetar.

SEÑOR SATDJIAN (José Luis).- Buenos días; muchas gracias por venir; creo que es importante que ustedes se acerquen.

Yo no integro plenamente la Comisión, es la primera vez que vengo como suplente, pero me parece muy importante la visión que tienen.

Considero que lo que hoy escuchamos no es grave sino gravísimo, porque me parece que habla de un desorden general en la empresa estatal AFE. Creo que hay una situación bastante complicada, porque se está poniendo en riesgo la vida de trabajadores, tal como se manifestó y se vio en lo que fue el accidente. Pienso que hay una responsabilidad del Estado en todo el accionar, tanto de los encargados de la empresa como del Poder Ejecutivo.

Ante todo lo que han denunciado, simplemente quiero consultar si esto se ha planteado en la órbita del PIT-CNT y qué respuesta les dieron. Me parece que hacer peligrar la vida de los trabajadores es algo que nos merece preocupación a todos pero, especialmente, a la organización que defiende los intereses de los trabajadores. Por las versiones que nos dan, estamos asistiendo al desmantelamiento de AFE.

Con respecto al accidente, creo que hubo irresponsabilidad, negligencia o incompetencia en el accionar. Quisiera saber si se ha abierto algún tipo de investigación en la órbita de la empresa y qué resultados ha dado, o si simplemente está en la justicia porque ustedes lo han denunciado.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quisiera saber si han tenido alguna reunión con el ministro, la gente de AFE o con alguna otra autoridad y qué respuesta han recibido. Si no me equivoco, en su momento habían tenido un acercamiento con el presidente de la República.

Los hechos son conocidos todos; he estado siguiendo con atención todos estos temas, que vienen a sumarse a otros que vienen siendo planteados desde el año pasado. Esta Comisión está esperando al Directorio de AFE desde el año pasado y no ha sido posible su concurrencia, por lo cual uno se siente un poco impotente en su función, en la medida en que ninguna de las preguntas que surgen se las hemos podido trasladar. Quiero dejar constancia de nuestra solicitud para que concurrieran desde el año pasado y de que se han excusado por diferentes razones y nunca han venido. Mantenemos el pedido; creo que debemos insistir en que el directorio venga y, de no ser así, habrá que seguir por otras instancias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ya está previsto y antes de iniciar esta reunión lo definimos: el señor ministro de Transporte y Obras Públicas estará viniendo la semana próxima o la otra, y entre los temas que tenemos para consultar está el de AFE y todo lo relacionado a ella.

Simplemente les agradezco, porque se han hecho denuncias muy graves y se ha hablado del accidente. Me preocupa mucho el tema Focem, porque en el Parlamento acabamos de votar la extensión de este programa multilateral entre varios países para que Uruguay lo siga recibiendo. Por supuesto que me preocupa tremendamente este tema de haberse invertido US$ 30.000.000 no sé para cuántos kilómetros de vía férrea, con una determinada capacidad de transporte. Conozco el transporte que necesita UPM y ese tramo de vía férrea que supongo -del Focem I- que es Pintado- Rivera.

Ya que nos han dado muchos insumos, a lo único que me comprometo, como presidente de la Comisión y en nombre del resto de los compañeros, es a que cuando venga el señor ministro vamos a aprovechar para pedir que venga el Directorio de AFE y plantear todos estos temas.

SEÑOR MARTÍNEZ (Georgy).- Tuvimos las reuniones que nos prometió el doctor Vázquez, después de la primera que habíamos tenido, participaron los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Trabajo y Seguridad Social. Lo que se intentó hacer de entrada fue prácticamente dinamitar ese ámbito por parte del ministro de Transporte y Obras Públicas. Además, si bien el presidente no quedó

comprometido en llevar adelante la propuesta que le llevamos en mano, sí en crear el ámbito, pero en la primera reunión se bajó de una, planteándonos que había que mirar de ahí para adelante, como diciendo: "Vamos a inventar algo, pero lo que ustedes quieren no va a ser nunca". Tanto es así que el señor ministro terminó reconociendo que no estaba de acuerdo con ninguno de los cuatro puntos en los que estuvimos de acuerdo con el presidente de la República, que no es poca cosa.

Creo que tuvimos cuatro reuniones, una que fue la que comenté; otra, en la que se avanzó un poquito más, y respecto de las últimas dos estamos esperando una respuesta de parte del gobierno. Lo que propusimos fue crear una empresa mixta, trabajar allí empleados públicos y privados, y cambiar lo que había que cambiar legalmente. No solo no se aceptó lo que pretendíamos, sino que se nos terminó planteando que pasáramos a trabajar como empleados de AFE, pero con un trabajador de la empresa privada al lado. Obviamente, lo que eso implica es que aprendan de nosotros durante el tiempo que nos necesiten y, luego, volvemos a AFE a correr algún tren de pasajeros, si es que existe, por una compensación en dinero lamentable. Pero el tema no pasa por la cantidad de dinero, sino porque tienen que quebrarnos de alguna manera.

No se ha intentado llegar a ningún acuerdo como para que el sindicato de los trabajadores tenga algo a favor, sino llevar todas las cosas hacia el punto que a ellos les interesa. Nosotros seguimos planteando que AFE necesita una reestructura. Ya van tres veces que arrancamos la reestructura y tres veces que se detiene, estando este mismo directorio; con diferentes cuentos y mentiras la van extendiendo y la van llevando para adelante.

Si la empresa dejó de hacer algunas tareas que están en su Carta Orgánica, es evidente que debe haber una reestructura pero, además, es necesaria por la falta de personal que hay y por la reorganización de la empresa. Reitero: tres veces la comenzamos y tres veces se detuvo.

Lo que proponemos no es una compensación para un sector, porque en AFE tenemos varios que necesitan mejorar sus salarios como tal, que son los que cobran menos sueldo base. En las últimas dos reuniones el Gobierno quedó en contestar sobre la reestructura, por lo menos para decir: "No la vamos a hacer", pero fue una tomadura de pelo. La última reunión la pedimos casi obligándolos e hicimos nuevamente el planteamiento, pero nos trajeron la misma propuesta de siempre: pasar a SELF y dejar el lugar público reservado o pasar a cambio de una compensación, pero sobre la reestructura -se tomaron más de un mes para contestarnos, porque iban a hacer la consulta con el Ministerio de Economía y Finanzas y con la OPP- nunca respondieron nada.

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- Las instancias con el PIT-CNT se han llevado adelante todas y las instancias de intentar buscar el diálogo con el Gobierno se han realizado todas. El problema es que siempre recibimos la misma respuesta, es decir, totalmente intransigente en su posición, con una postura bastante terca, bastante soberbia de que esto no se cambia. Pero sí se quiere cambiar el derecho laboral de los trabajadores. Eso es lo que ha venido pasando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por su presencia y por los aportes que realizaron.

(Se retira de sala la delegación de la Unión Ferroviaria)

(Ingresa a sala una delegación de la Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones, ACUA)

——Es un gusto recibir a la delegación de la Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones, integrada por los señores Esteban Queimada, José Pedro Sapriza, Sebastián Ledesma, Sebastián Sanguinetti, Jorge Sarakissian y Diego Fernández, y por el doctor Juan Diego Menghi, abogado.

Ustedes ya concurrieron a la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología, y hemos estado conversando al respecto con sus integrantes.

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- Soy uno de los voceros de la Asociación y quiero agradecerles por habernos recibido.

Estamos tratando de buscar un camino viable para la regularización de esta actividad. Venimos a presentarnos como Asociación que nuclea a todos los conductores que realizan esta actividad en diferentes empresas. Queremos colaborar en lo que podamos para seguir en el camino de la regularización. Sé que es difícil; sé que se está trabajando en diferentes proyectos y cada uno lleva sus tiempos. Comprendemos que no es fácil de resolver, porque tiene que ver con las nuevas tecnologías. Crear un marco legal es una tarea muy difícil. En ese trayecto, queremos plantear nuestras inquietudes como trabajadores. De a poco nos van a empezar a escuchar, y así vamos creando vías de diálogo, para que nos conozcan, para que sepan nuestras intenciones como trabajadores.

Estamos a su disposición para colaborar.

SEÑOR MENGHI (Juan Diego).- Soy el asesor legal de la Asociación.

Actualmente, se calcula que hay cuatro mil conductores -no hay datos oficiales- que están participando en el transporte a través de aplicaciones móviles. Por lo tanto, son cuatro mil familias que están viviendo de este trabajo. Obviamente, esto también genera una economía indirecta en cuanto a venta de nafta, talleres y demás, que es bastante importante.

Queremos dejar en claro nuestra independencia con respecto a cualquier empresa. Venimos en representación de los trabajadores. Nuestra intención es trabajar legalmente, pagando impuestos y cargas sociales que correspondan. No buscamos un escape al sistema de seguridad social y de carácter tributario que ustedes entiendan que corresponda. Estamos bregando por una legislación que se adapte a una aplicación del siglo XXI. Entendemos que aplicar estrictamente una regulación de hace cincuenta años puede ser perjudicial para el desarrollo de la actividad.

Personalmente, estuve analizando el derecho comparado para ver cómo se ha resuelto este tema y vi que hay muy poco regulado y menos aún bien regulado. Entendemos que México fue el país que hizo las cosas mejor. Hay una ley del DF y el Decreto Nº 355 de 2015, que según nuestro concepto regula de forma correcta, teniendo en cuenta el interés de todas las partes involucradas en esta nueva forma de trabajo. Crea una categoría específica de transporte por aplicación. No aplica la normativa del transporte tradicional al transporte por redes, como puede ser Uber, Easygo o Cabify en su momento, sino que crea una categoría especial con una regulación acorde a los tiempos que vivimos.

SEÑOR SANGUINETTI (Sebastián).- Estamos muy agradecidos de que esta Comisión nos reciba, al igual que lo hizo la Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología.

Sabemos que se viene trabajando en esto desde hace mucho tiempo. Lo que queremos como trabajadores es que conozcan nuestra realidad. La situación actual en cuanto a la fuente laboral no es la misma que la del año pasado cuando llegaron las plataformas de aplicaciones al país. Sabemos que se está trabajando en el tema, pero los trabajadores somos los que estamos en una posición incómoda. Cuando llegaron las aplicaciones a Uruguay, en el mes de noviembre, había doscientos choferes que se dedicaban a esto, algunos a tiempo completo y otros part time. A medida que se siguió trabajando y que las aplicaciones siguieron brindando el servicio se unieron más choferes en un grado de dependencia casi total, como única fuente de ingreso. El 75% de los compañeros ingresó a trabajar en Uber porque no tenía trabajo. El 80% de los cuatro mil trabajadores tiene personas a su cargo. No es fácil la situación en la que quedamos. Queremos ser regulados y trabajar tranquilos. Por eso formamos la Asociación y estamos golpeando puertas, para que se nos escuche, para hacernos conocer y sensibilizarlos.

Reitero que la situación actual ha cambiado; hace ocho meses se dedicaban a esto quinientas familias y ahora son cuatro mil. Quiero que eso se tenga en cuenta al analizar un proyecto de ley sancionatorio o regulatorio. Queremos discutir sobre un proyecto de regulación.

Como dijimos en la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología, estamos viviendo situaciones muy incómodas en la calle. Respetamos lo que está haciendo la Intendencia, por más que no lo compartimos. Tenemos compañeros a los que le han quitado las chapas y están viviendo una situación complicada, están pasando necesidades; hasta tal punto que les hemos hecho colectas en Abitab o compañeros le han donado parte de sus ingresos para que puedan llevar dinero a sus hogares, porque quedaron rehenes de esta situación irregular y entraron en un grado muy grande de dependencia laboral. Es un tema complejo y esperemos

solucionarlo a corto plazo. Estamos muy contentos de que la Intendencia nos haya dado una entrevista la semana que viene, porque se abre un camino muy importante.

Por otro lado, no hay que olvidar la ola de violencia de la que somos víctimas por parte de la gente del taxi. No quiero ahondar, pero entiendan que nuestra situación como trabajadores es muy compleja. Esperemos que esto se solucione, porque somos todos uruguayos y estamos amparados por la Constitución en cuanto al derecho al trabajo, y queremos ejercerlo cumpliendo con todas las obligaciones necesarias para poder trabajar tranquilos. Necesitamos de ustedes, que son quienes legislan, para que nos den una mano y entre todos poder salir de esta situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿La inmensa mayoría de los cuatro mil conductores son de Uber?

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- Sí, porque es la que se instaló primero y captó la mayor cantidad de choferes.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Bienvenidos, es sano que trabajadores que están en una situación complicada desde el punto de vista de la regulación y de intereses empresariales se puedan juntar y organizar para reclamar por sus derechos, a fin de que se contemple su visión.

Sin duda, este es un tema complicado. Tenemos varios proyectos en los que se ha trabajado. El diputado Adrián Peña ha presentado un proyecto para regular este tipo de aplicación; también se han presentado proyectos por parte del Poder Ejecutivo y de otros parlamentarios del Frente Amplio en el mismo sentido.

Me gustaría saber su opinión sobre los distintos proyectos, más allá de que va a ingresar una nueva iniciativa del Poder Ejecutivo y seguramente van a ser invitados para expresarse sobre ella.

Cuando mantuvimos algunas conversaciones con representantes de las empresas sobre el tema Uber, una de las cuestiones que planteamos en general, como Comisión -independientemente del partido político que representamos y de nuestra posición con respecto a las aplicaciones-, es la relación laboral. Entendemos que hay una relación de dependencia y los que ejercen el servicio, los conductores, son trabajadores de una empresa. Me gustaría conocer su posición al respecto.

También quisiera saber si representan a los cuatro mil conductores o si hay otra asociación de trabajadores.

Sé que hay muchos trabajadores que aportan un capital importante, como es el auto, y que viven de esto, pero también sé que hay un conjunto de personas que tienen varios autos y prestan servicios. Quisiera saber si tienen conocimiento de estas situaciones y cómo piensan que sería bueno regularlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quizá estén al tanto de que el proyecto de ley sigue en la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología y aún no se ha votado el pase a esta asesora.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Aclaro que el último proyecto está en la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Este tema se empezó a discutir en esta Comisión y luego pasó a la Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología. Nosotros pedimos que se integraran específicamente para tratar el tema Uber. Considero que se trata de un tema de transporte de pasajeros con pago de un servicio, por lo que tenía que estar en esta comisión. Sin embargo, no pudimos integrar la Comisión ni lograr que el tema se tratara acá. Aparentemente, ese nuevo proyecto sí pasaría a esta Comisión.

Reitero que este tema lo venimos tratando hace mucho. Creemos que todo el mundo tiene derecho a trabajar. Entendemos la situación de esas cuatro mil personas, pero acá recibimos planteos de todas partes, por lo que hay que buscar una solución que sea legal, regulada, para que ustedes no estén expuestos a nada y que nadie pierda su trabajo.

SEÑOR MENGHI (Juan Diego).- Voy a comenzar por las relaciones que se crean entre las empresas Uber, Easygo y los trabajadores. Realmente, es un tema que no nos estamos planteando, porque

tenemos una situación más urgente que atender, que es la persecución que sufren en la calle. Ellos quieren trabajar tranquilos. Entendemos que si se da una definición sobre el punto, puede ser un tema que implique cierta resistencia desde el punto de vista empresarial, perjudicando una norma que puede ser muy buena para que los trabajadores logren un primer objetivo que es trabajar en paz. En derecho internacional es un debate que se está dando. En Nueva York y recientemente en Londres se ha entendido que los conductores de Uber -era la empresa demandada- eran trabajadores.

Igualmente, los proyectos de ley a los que tuvimos acceso hablan de todas las plataformas. Compartimos la técnica legislativa respecto al proyecto presentado el 27 de octubre en cuanto a no tomar partido de antemano respecto a si hay o no una relación de trabajo. Eso lo tiene que definir la justicia y dependerá del caso concreto. No es lo mismo un chofer de Uber que una persona que alquila su departamento por Airbnb, que es otra aplicación digital. Es muy sabio no tomar partido y sí reconocer -como lo hace el proyecto- que hay relaciones de dependencia y de independencia. No es un tema que hoy nos planteemos; queremos una regulación para trabajar tranquilos.

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- Se nos planteó qué pensábamos sobre los proyectos. Más allá del respeto que tenemos por el trabajo que se hizo, nuestra visión como asociación, en base a la actividad que realizamos, que es por intermedio de la tecnología, apostamos -y tenemos mucha esperanza en eso- a ser innovadores en cuanto al marco regulatorio. Tratar de crear un marco regulatorio haciendo la copia del servicio de transporte actual, del cual nos diferenciamos bastante -por todo esto-, está bien desde su lado, pero a nosotros nos perjudica porque cada uno de ellos lleva sanciones que estamos dispuestos a acatar luego de tener el marco regulatorio. Como asociación, debemos contemplar que el que no se ajuste a las normas estipuladas reciba sus sanciones; no es que estemos en contra de cualquier sanción. No, estamos a favor. El tema es que el servicio de transporte lleva años en el país, es algo estudiado, pero también tiene su problemática y cuenta con obligaciones distintas y beneficios distintos.

Como asociación, pedimos un marco regulatorio para esta actividad en particular, sin querer ponerla al costado de otra, aunque estén emparentadas en la actividad. Es nuestro deseo, como uruguayos, como jóvenes, que empecemos a innovar en esa materia. Sé que es un trabajo difícil; decirlo desde nuestro lado sería lo ideal, sería un sueño, pero creo que se puede hacer. Uruguay viene innovando en muchos aspectos y creo que este no sería uno a descartar por la problemática en sí.

Se trata de diferentes tipos de aplicaciones, son diferentes tipos de metodologías y diferentes tipos de operaciones que se realizan a través de la aplicación. Esta comprende mano de obra uruguaya, una fuente laboral para mucha gente. Eso viene de más arriba, de un mercado laboral excluyente en el que es muy difícil insertarse para diferentes tipos de personas que no estén preparadas. Por eso lo defendemos tanto y abogamos por ese sentir. Sé que no salimos del tecnicismo, pero es bueno tener en cuenta que la economía interna del país también es importante y que crear puestos de trabajo para nuestro país también es muy importante.

¿Cómo hacemos para brindar ese marco? Eso no queda en manos nuestras. En nuestras manos está la predisposición a ese nuevo marco regulatorio. Con lo que tenemos no contamos con las armas para entrar a ese marco regulatorio de transporte tradicional. No somos capitalistas, no podemos acceder a una chapa, no podemos pagar US$ 100.000. Sí podemos pagar, como lo venimos haciendo hasta el día de hoy, todos nuestros impuestos. Pagar un impuesto para realizar una tarea me parece excelente y eso se debería hacer. Se ha hablado de muchos temas, por ejemplo, abrir una unipersonal, acceder a la libreta profesional. También en ese punto la asociación se centra mucho en la parte de seguridad vial: consideramos que no solo se trata de acceder a una libreta profesional, sino de capacitar a los choferes.

En definitiva, creemos que es una actividad buena para el país. No solo hablamos de los choferes, sino de más de trescientos mil usuarios. Es la demanda lo que empuja a que esta actividad siga creciendo y creo que son puntos muy claves para tener en cuenta.

Los proyectos de ley presentados -con el respeto que nos merece desde nuestra parte de humildes trabajadores- son para nosotros casi la culminación de nuestra tarea. No vamos a poder entrar en ese marco regulatorio y es obvio que vamos a estar en contra, pero como lo estamos haciendo ahora, en forma pacífica, diplomática y tratando de aportar lo que podamos para crear un camino nuevo y no ajustar algo a lo que ya está. Como se ha dado en otras partes del mundo, hay que ajustar esta actividad a algo nuevo, a una

legislación nueva, especial para este tipo de aplicaciones, no solamente para seguir creando fuentes de trabajo, sino también para que el país pueda cobrar impuestos de estas empresas y que sea algo beneficioso para todos: para el Estado, para el gobierno, para la ciudadanía y para la gente que busca trabajo.

Es por ese lado que venimos y, obviamente, con las pocas armas que tenemos, solamente planteamos el sentir de la gente que nos impulsa y el deseo de que se tomen en cuenta este tipo de cosas dentro de la frivolidad que es el tecnicismo.

SEÑOR SATDJIAN (José Luis).- Entiendo que el ámbito para plantear la preocupación por el marco regulatorio y por que haya una regulación es este, pero la consulta es si esto y su interés creciente en que haya regulación en cuanto al pago de impuestos, a controles, a libretas profesionales, a seguridad, se lo han planteado a UBER y a las empresas con las que ustedes trabajan, y qué respuestas les han dado.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Simplemente, los quiero poner en conocimiento de que el próximo lunes se va a votar en la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología el proyecto de ley que afecta esta actividad de manera directa. Esto quiere decir que próximamente tendremos en el plenario un proyecto de ley en ese sentido; más allá de la Comisión en la que esté, claramente tiene implicancias sobre la actividad que ustedes desarrollan.

Más allá de algunas discusiones que no viene al caso desarrollar, el ámbito de la prohibición que se establece surge de reglamentaciones de orden departamental. En los últimos días me llegó un proyecto de decreto, o similar, que se trataría en la Junta Departamental de Maldonado. La pregunta es si ustedes han tenido acceso a ese proyecto, si saben si tiene alguna viabilidad y si en el resto de los departamentos hay alguna movida en cuanto a regular o a prohibir de manera definitiva la actividad.

Digo esto porque nosotros apenas somos una comisión asesora y en estos temas -lo establece la Constitución y la Ley Orgánica Municipal- tenemos una limitante.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Reitero la pregunta que formuló el señor diputado Daniel Caggiani, que no contestaron y me parece importante. Me gustaría saber a cuántas personas representan ustedes, como asociación, de los cuatro mil trabajadores que tienen.

SEÑOR QUEIMADA (Esteban).- Pido disculpas porque se me pasó. Nosotros representamos a más de cuatro mil personas. Diferentes aplicaciones tienen diferente cantidad de choferes. Lo que venimos haciendo es una convocatoria. Sabemos el número porque hay muchos grupos de Whatsapp con los cuales nos venimos comunicando y brindando información sobre los progresos y los pasos que venimos dando, pero el núcleo, como número fuerte, no se hace, porque hay personas que aún tienen miedo por las sanciones que genera. Tienen miedo de mostrar la cara y hasta de decir qué coche manejan porque tienen miedo de ser emboscados en estos operativos.

Con relación a la pregunta del señor diputado Satdjian, no tenemos contacto ni tratativas con la empresa, que se maneja por vía virtual, lo que no es formal para este tipo de reclamos. En algún momento, si nos parece fundamental tener contacto con la empresa, lo empezaremos a buscar, pero por ahora eso es parte de la empresa con el Estado o con la justicia, no con nosotros.

En cuanto a lo planteado por el señor diputado Peña, sí fuimos invitados a la comisión de la Junta Departamental que está estudiando este proyecto que nos toca de cerca y que apoyamos totalmente, porque incentiva a la regularización departamental puntualmente para los trabajadores de Maldonado, no así para nosotros. Fíjense el grado de complejidad que tiene esto y el apoyo que estamos brindando no solamente a los que ya estamos nucleando. Crear una fuente de trabajo y poder regularla para nosotros es fundamental. Vamos a estar con cualquier proyecto y ese proyecto de Maldonado es muy bueno.

Desde otros departamentos también se han manifestado. Por ejemplo, desde Salto nos plantean que por favor se pueda regular este tipo de actividades allá y lo mismo ocurre en Rocha, se va corriendo en el interior del país; no solo ocurre en Montevideo, que, obviamente, para todos es el foco.

Hay departamentos muy interesados en esto, pero nosotros somos muy pocos, recién empezamos -quiero que comprendan eso- y no podemos estar en todos lados. Aparte, tenemos que trabajar; no tenemos un sponsor ni nadie que nos ponga plata para hacer una campaña.

También quiero que entiendan que durante el tiempo que estamos acá todos estamos perdiendo la posibilidad de generar dinero para nuestra casa. No podemos viajar a Salto. El hecho de ir a Maldonado ya nos generó un gasto terrible a todos y es muy difícil, pero sí hay interés de los departamentos por que esta actividad se regule.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas les agradece mucho su presencia; nos dejaron una cantidad de insumos que tendremos en cuenta para su trabajo.

(Se retira de sala la delegación de la Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones, ACUA)

(Ingresa a Sala la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas: la directora general de Secretaría, doctora Alba Florio, y el director nacional de Arquitectura, doctor Daoiz Uriarte, un amigo de muchos años y de esta Casa -como me acotan los señores diputados-, que integró también otros organismos con los cuales tuvimos una serie de proyectos que siempre se concretaron.

La idea es recibir de ustedes los comentarios relacionados con este nuevo emprendimiento que realiza el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en esta etapa de construcción.

SEÑOR URIARTE (Daoiz).- Gracias al señor presidente y a los legisladores por sus palabras.

Me gustaría hacer una breve reseña de lo que es la Dirección Nacional de Arquitectura y de cómo funciona: tiene prácticamente cien años de existencia y ha sido la responsable de la construcción de la obra pública en materia de arquitectura del país a lo largo de toda su historia, inclusive hasta de algunas capillas y catedrales que se construyeron en la época en que el Estado era confesional. Por lo tanto, tiene una muy rica historia. A lo largo del tiempo, ha ido derivando, con los cambios, a funcionar como una empresa de construcción porque, en realidad, cumple todas las etapas, ya que tiene profesionales especialistas en el diseño, profesionales especialistas en proyecto, anteproyecto, técnicos calificados y también personal obrero. O sea que puede hacer desde el diseño y el proyecto hasta la construcción misma. En muchos casos también opera como fiscal, testigo, administrador, director de obra, según las necesidades que tengan los distintos organismos del Estado. Pasó por un proceso de gran expansión, después de la restauración democrática hasta el año 1990, y en un momento llegó a tener casi tres mil funcionarios, pero luego fue declinando por varias razones -sería muy largo explicarlas aquí- que la llevaron a la situación en la que hoy se encuentra, con un personal muy reducido y con poca capacidad de maniobra. Además, está inserta dentro de una estructura de la Administración Central que le dificulta mucho cumplir sus tareas en roles tan comerciales e industriales como la construcción.

Por lo tanto, pensamos que la única solución para dinamizar y efectivizar las necesidades que tiene la Dirección para cumplir con sus roles fundamentales de asistir al Estado en lo que refiere a la construcción, es darle un marco de descentralización. Creemos que lo mejor es un proyecto que la descentralice en forma de servicio descentralizado. Sería un servicio descentralizado bajo la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se movería en esa órbita, pero con un nivel de autonomía -como cualquier servicio descentralizado de dominio comercial e industrial del Estado- que le permitiera, por ejemplo, contratar el personal necesario, hacer convenios en forma directa, planificar un presupuesto anual en forma continua según las necesidades, y valerse de todas las ventajas que se han demostrado como la mejor forma de gestión para actividades dinámicas y operativas como las que nos planteamos.

Este cambio no representaría costo adicional, ya que se movería directamente en consonancia con lo que hoy es la Dirección Nacional de Arquitectura. Simplemente estamos sacando la parte operativa de esa Dirección para transformarla en un servicio descentralizado que, por supuesto, estará sujeto a todos los contralores estatales correspondientes. Estamos proponiendo la creación de un servicio descentralizado, no de una sociedad anónima ni nada por el estilo.

La Dirección ha estado abocada a distintas tareas. Realizó grandes proyectos a nivel de diseño, por ejemplo, el anteproyecto del Parlasur, que le interesa mucho al Parlamento. Se trata de un proyecto importante; luego veremos si se consigue la financiación, pero ya ha sido aprobado en términos generales por todos los organismos competentes en ese aspecto. Eso nos da idea de la complejidad de ese proyecto.

La Dirección Nacional de Arquitectura también se mueve en el tema patrimonial. Tenemos varias obras, pero la que más se destaca hoy es la reconstrucción del Cabildo. Se ha terminado luego de un largo período de trabajo y ha sido una experiencia muy importante no solo para Arquitectura, sino también para el país, en lo que refiere a reconstrucción patrimonial. Llevó mucho tiempo, pero se hizo con nivel internacional.

Hemos participado en varias emergencias. Les voy a dejar la planilla de trabajo de la Dirección de Arquitectura en Dolores. Estuvimos allí junto al Sinae trabajando para ordenar los materiales donados que comenzaban a llegar. Luego, el Mvotma nos asignó la reconstrucción de las viviendas dañadas que podían salvarse. En mayo comenzamos a trabajar, y el 13 -menos de un mes- se entregaron las primeras viviendas reconstruidas. Ya hemos reconstruido aproximadamente sesenta y tres viviendas; todavía quedan entre treinta o cuarenta para restaurar. Calculamos que en marzo terminaremos con la totalidad de la reconstrucción de las viviendas.

Queremos agradecer al Parlamento, ya que esto se pudo hacer gracias a que en el presupuesto nos votaron la posibilidad de tener obreros eventuales. Uno de los problemas que tenemos es que todos los obreros están presupuestados. Esto implica costos para el Estado, dificultades de ingresos; todos sabemos los recortes que existen en materia de ingresos. La posibilidad de contar con personal eventual nos permitió contratar rápidamente. En este momento tenemos aproximadamente noventa personas; sesenta son contratadas a través del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente para la reconstrucción de viviendas; alrededor de veinte se han contratado por Inefop; y el resto son trabajadores nuestros presupuestados. Hice esta introducción para explicarles cómo trabajamos.

Nosotros no trabajamos con dinero propio, sino que administramos el dinero que nos dan diversos entes. El Mvotma nos dio $ 20.000.000 para atender las contrataciones eventuales, y nosotros trabajamos con ese dinero. No estamos planteando poner dinero para la creación de este instituto, porque trabajará con dinero de distintos entes del Estado. Podrán hacerlo con nosotros o a través de terceros, de privados, etcétera. No se trata de crear un instituto para competir con las empresas privadas, sino de dinamizar algo que ya existe, para que pueda atender rápidamente situaciones esenciales para el Estado en casos de emergencia o de reconstrucción patrimonial. Por la experiencia que tenemos -sobre todo el presidente que fue intendente- sabemos que todas las reconstrucciones que deben seguir las líneas originales son muchísimo más caras. Generalmente, las empresas privadas aumentan el margen para cubrirse, porque no saben con qué se encontrarán.

Voy a darles algunos números con respecto a la organización. Hoy tenemos aproximadamente 400 trabajadores. Vamos a ser sinceros: en realidad son 350, porque hay 50 repartidos o en comisión y no aportan a la obra. Tenemos 50 trabajadores administrativos y de servicios; 62 profesionales, mayoritariamente arquitectos, pero también hay contadores, ingenieros, etcétera; 63 trabajadores especializados en distintas áreas de la construcción.

Es importante señalar que del costo que hoy tiene la Dirección -en 2016 llevamos $ 195.000.000 en remuneraciones con leyes sociales- parte devolvemos al MEC. Si no fuera así, sería ilógico, porque el Estado pagaría dos veces. A nivel de jornal promedio devolvemos esa parte al MEC. Por supuesto, hay obras en las que no se devuelve. En algunos casos, el convenio establece que esa parte la pone el Ministerio, por ejemplo, en el caso de Dolores; los trabajadores presupuestados son un aporte del MTOP. En 2015 se devolvieron $ 45.000.000. En otras ocasiones hemos devuelto más dinero. Desde 2011 devolvimos aproximadamente US$ 10.000.000 al MEC.

Voy a darles algunas cifras para que se hagan idea de los movimientos que tenemos. Los ingresos por administración, por los trabajos realizados por administración directa, suman $ 230.000.000. En lo que va de 2016, los trabajos por administración por contratos sumaron $ 88.000.000. En estos casos, nosotros hacemos el proyecto, la dirección de obra o la contraparte, pero no la obra, sino que la licitamos, y vigilamos la construcción. Ejemplos de ello son el Tribunal de Cuentas, que se terminó hace poco tiempo, o el Liceo Nº 2 de Progreso. O sea que son alrededor de $ 320.000.000.

Para poder desarrollar bien la tarea necesitaríamos tener un grado más importante de descentralización. Voy a poner un ejemplo para que se entienda mejor. Si queremos hacer un convenio, primero debemos hacer un convenio marco con la institución. Para ello se necesita la firma del presidente de la República, y podría llevarnos hasta seis meses conseguirla. En cambio, si fuéramos un servicio descentralizado alcanzaría con una resolución de directorio. Ahora, para llevar a cabo un convenio marco, debemos llevar a cabo un proceso administrativo bastante complicado. Además, los convenios específicos para cada obra también llevan su tiempo. Hay una serie de controles bastante complejos, porque controlan la totalidad del Ministerio y no exclusivamente a la unidad ejecutora. Las observaciones de la Contaduría General de la Nación nos abarcan a todos; eso podría resolverse de manera más sencilla. Por ejemplo, en OSE o Antel actúan los controles del Tribunal de Cuentas.

Si nosotros necesitamos contratar personal no podemos pasar por la ventanilla única; sabemos que es un sistema transparente y coherente pero, con suerte, nos lleva ocho meses o un año de contratación. Yo me baso mucho en mi experiencia en la OSE, y puedo decir que allí, con la transparencia y los controles necesarios, en dos meses se tomaba el personal capacitado que se necesitaba.

Ahora me voy a referir al nivel de las compras directas. No estamos tratando de evitar los controles del Estado, pero a veces, cuando estamos haciendo una obra de mediano porte, es necesario hacer una compra que se pasa de lo previsto a nivel de la Administración Central. Como ustedes saben, en los servicios descentralizados ese monto es bastante más alto, y eso nos permitiría trabajar de otra manera. Nosotros no hacemos edificios de gran porte, pero sí importantes reparaciones en escuelas y liceos. Por ejemplo, hoy estamos trabajando muy duramente en la Escuela Brasil que, por un lado es un centro educativo y, por otro, una referencia patrimonial. También estábamos trabajando en la colonia de vacaciones de Piriápolis que además ahora fue dañada por el temporal. O sea que ampliaremos ese trabajo con ANEP.

Debo decir que en el proyecto cometimos un error. Cuando empezamos a materializarlo arrancamos pensando en el artículo 220, pero luego nos dimos cuenta de que debe ser el artículo 221. En la exposición de motivos hay alguna referencia equivocada, pero en el proyecto se cometió un error en el literal H) del artículo 4º. En él se hace referencia al artículo 220, pero debería decir 221. Luego, cuando se habla de personal, se hace referencia concreta al 221.

Lo más importante es que haya un proyecto de descentralización, pero a nosotros nos parece que no tiene sentido pensar en el artículo 220 que trata de institutos que generalmente tienen que recibir asistencia del Estado y deben atender otras cosas, como la educación. En este caso, debe encararse como un instituto del 221, como OSE, Antel, etcétera. Creemos que lo mejor es que sea un servicio descentralizado porque debe continuar el control del Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque está directamente ligado a la obra pública en el Uruguay.

Queremos señalar que la idea no es que desaparezca totalmente la Dirección Nacional de Arquitectura. Esta Dirección se va a mantener con el clásico planteamiento estratégico que tenemos a nivel de todo el Estado; a cada herramienta o mano ejecutora que tiene el Estado, corresponde una Dirección que hace la planificación estratégica. Por ejemplo, tenemos una Dirección Nacional de Aguas y Saneamiento y OSE. En cada lugar hay una Dirección dentro de la Administración Central, que tiene funciones de planeamiento estratégico, pero no las funciones operativas. En este caso, pasaría la parte operativa de la Dirección de Arquitectura, es decir, el personal obrero, los profesionales dedicados a las obras, etcétera. La Dirección va a quedar muy reducida, será prácticamente administrativa, pero quedarán aspectos muy importantes. Uno de los problemas que debemos enfrentar ante una reparación patrimonial es saber dónde están los planos o por dónde pasan las tuberías. En el presupuesto pasado ustedes aprobaron la creación de un registro de obra pública para inscribir cada movimiento que se hace en un edificio público. Eso nos va a permitir contar con esa información. Inclusive, los privados que ganen una licitación podrán ir a consultarla y saber cómo se construyó el edificio. Además, permitiría el mantenimiento de los edificios, algo que es muy importante. Ese registro esa una típica actividad que quedaría dentro de la Dirección.

Desde la Dirección estamos impulsando el conocimiento y capacitación en un nuevo sistema perfeccionado; se llama BIM -building information modeling- y es una proyección del Autocad. Permite presentar los modelos, tanto para una licitación como para una construcción, en forma muy desarrollada. Actualmente es obligatorio en Inglaterra, a partir de 2020 lo será en Chile, y hoy desde la Dirección ya lo estamos impulsando. Ese tipo de cosas tiene que seguir en la Dirección, lo mismo que la parte de convenios, etcétera.

Hay varias competencias que se mantendrían en la Dirección de Arquitectura, pero toda la parte operativa pasaría a este instituto que denominamos Inosa, aunque desde ya aclaramos que se nos ocurrió ese nombre pero si se decide otro nombre, no hay problema.

Como ven, están prácticamente todas las actividades operativas. Gran parte de esto lo hemos copiado de algunos modelos ya existentes, pero lo importante es lo que estamos planteando en cuando a ejecutar políticas de obras públicas en materia social, estatal o de utilidad pública. Esto quiero dejarlo muy claro, porque se ha planteado en alguna prensa que esto podría competir con la empresa privada. No hay capacidad para hacerlo ni sería un objetivo. Aclaro que ya hemos estado conversando con la Sociedad de Arquitectos del Uruguay, y está totalmente de acuerdo con el proyecto. Hicimos lo mismo con la Liga de la Construcción del Uruguay, y también nos ha planteado su afinidad con el proyecto. Muchas veces ellos son nuestros socios porque, como toda empresa de construcción, no hacemos todo de punta a punta. Entonces, para hacer un techo o un galpón, para qué utilizar nuestros galponeros; se hace una pequeña subcontratación por el artículo 97.

En cuanto a "Estudiar, proyectar, ejecutar por administración directa, cometer a terceros y dirigir obras públicas […]", es lo que hacemos hoy.

Lo que dice el proyecto sobre constituir o adquirir sociedades comerciales, así como participar en emprendimientos o asociaciones con entidades públicas o privadas con el objeto de contribuir a obras de infraestructura, planes sociales, o instancias de capacitación e innovación tecnológica en el área de construcción y mantenimiento de inmuebles, en general se aplica ahora para todos los entes públicos. No es el objetivo crear una sociedad anónima para desarrollar estas actividades.

Por ejemplo, tengo planteos del Ateneo o de determinadas sociedades de protección a la infancia o de Unicef que, en realidad, son entidades privadas pero que cumplen un fin social, un interés público, con las cuales a veces hay necesidad de asociarse

Este literal lo pusimos porque nos parece importante darle toda la flexibilidad posible, pero no ese el objetivo esencial, sino la posibilidad de tener herramientas.

Lo mismo ocurre con la posibilidad de "Establecer relaciones de cooperación con instituciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras, […]", obviamente que de acuerdo con las demás normas que rigen la actuación de los servicios descentralizados.

También se habilita a suministrar y enajenar productos técnicos especializados y a vincularse con el Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, Ministerio de Desarrollo Social, Sistema Nacional de Emergencias, Agencia Nacional de Vivienda, etcétera.

El directorio estará integrado por tres miembros, como cualquier directorio, y con las incompatibilidades propias que establece la Constitución.

En cuanto a organización y funcionamiento, son las clásicas atribuciones que tiene habitualmente cualquier directorio; no hay innovaciones en esto. Resalto lo del literal H) de artículo 5º, que no es artículo 220 sino artículo 221, para tener presupuesto anual.

Los demás, son artículos generales para cualquier servicio descentralizado del área industrial y comercial; diría que no hay muchas innovaciones.

Con respecto al patrimonio, la idea es que todos los activos y los pasivos de cualquier naturaleza que tenga la unidad ejecutora 05 se transfieran de pleno derecho al servicio descentralizado, según lo que disponga la reglamentación, porque una parte va a quedar siendo la Dirección de Arquitectura y, otra, va a ser la parte operativa.

En cuanto a las donaciones y legados que se reciban, es de orden, porque no sabemos si algún día habrá alguna donación, pero este literal siempre se pone.

También se integrará con las transferencias de activos que a cualquier título le realicen el Gobierno Central, los Gobiernos Departamentales y cualquier otro organismo del Estado; esto también es de orden.

Los recursos serán las asignaciones presupuestales que establezcan las leyes, el producido de la prestación de servicios y la transferencia de recursos que determine el Poder Ejecutivo.

Obviamente, la apuesta es que este instituto sea autosuficiente. No necesita ganar; no tendría sentido que este instituto terminara con grandes utilidades que después tuviera que verter a Rentas Generales, porque su objetivo es mantener un nivel de inversión mínimo, pero la idea es tratar de que se autosustente con lo que recibe por las obras que realice.

Hay un tema referido a la expropiación, que tiene que ver con la posibilidad de que en convenios haya que realizar algún tipo de expropiación para un tercero, pero eso también está puesto en general.

Con respecto a los funcionarios, básicamente, todo el personal obrero pasa automáticamente a este instituto. ¿Por qué? Porque no se concibe que haya personal obrero en lo que va a quedar de la Dirección de Arquitectura, porque no tendría ninguna función. En cambio, en el personal administrativo puede haber opciones y no es necesario que pase todo. Es más: creo que hoy tiene una carga bastante elevada a nivel administrativo para lo que es la parte operativa.

En cuanto a los profesionales, como uno no puede saber cuál va a ser la opción de la gente y hay quienes están muy cercanos a la jubilación, puede ser que no quieran pasar al Inosa, entonces, por lo menos hay que asegurar que haya veinticinco profesionales. Por lo que hemos sondeado, no tendríamos problema, pero queremos asegurarnos.

También se incluye una disposición que dice que el directorio podrá contar con quince funcionarios públicos que prestarán funciones en régimen de comisión en el Inosa. ¿Por qué? Porque hoy, gran parte del personal depende del Ministerio y, después, va a tener que contar con su propia oficina de personal. Esta no es una disposición nueva -también está incluida en la creación del Inumet- y, tal vez, se podría poner con plazos. El resto es simplemente mencionar lo que hay hoy: personal presupuestado y personal calificado.

A nivel de personal de confianza, está el director y se crea un cargo de gerente general, uno de secretario general -por ley, todos los secretarios generales son cargos de confianza-, y se proponen hasta tres asesores técnicos que, en este caso, se exige que posean título universitario y acreditada experiencia en su especialidad. Creemos que para un instituto tan técnico como este, es necesario. Eso existe en OSE, en Antel y en UTE; creo que es útil para asegurar que el directorio tenga los avales técnicos para realizar su gestión.

Dentro de lo que estuvimos viendo, esto no incrementa en nada el presupuesto, así que no afectaría, pero lo dejamos planteado porque creemos que es la forma en que funcionan todos los servicios descentralizados y servicios autónomos.

También se establece que para la contratación de técnicos universitarios en forma completa se realice un llamado público con un orden de prelación, de forma tal de no tener que estar haciendo un llamado cada vez que uno precisa un funcionario, y hacerlo directamente.

Asimismo, se propone la creación de la Comisión de Capacitación y Seguridad Industrial, Sanciones y Promociones. Esto fue ampliamente conversado y, de alguna forma, fue promovido por el sindicato en su momento. Creo que muchos de ustedes saben que yo fui asesor de ese sindicato durante más de veinte años, por lo tanto estas ideas ya las venía manejando desde antes.

Por último, hay disposiciones transitorias para solucionar lo que surja hasta que realmente se pueda instalar.

Básicamente, esa es la idea del proyecto.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Saludamos a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Agradecemos la presentación de este proyecto. Hemos conversado con los trabajadores en algún momento y sabemos que apoyan -como dijo el director Uriarte- la creación del instituto, que es algo que se venía reclamando desde hace mucho tiempo.

En términos generales, el proyecto recoge las inquietudes del sindicato y los planteamientos que ha hecho. Indudablemente, en el Estado se necesita un instituto de estas características para la obra pública. El director

ya explicó que, entre otras cosas, le daría mayor agilidad no solo a la contratación sino a las compras necesarias para la obra pública.

Quisiera resaltar el trabajo que hoy está realizando el Ministerio a través de la Dirección en todo el país, sobre todo en obras. El director decía que la Liga de la Construcción y otros actores relacionados con este rubro están de acuerdo con la creación de este instituto. La mayoría de las empresas no lo consideran como competencia, porque se encargará de realizar tareas, por ejemplo, en reparaciones menores, que son muy importantes en algunas escuelas, centros CAIF, liceos u otros edificios públicos, que a ninguna empresa le es atractivo por el costo o el presupuesto de la obra.

Así que, bienvenido este proyecto y lo vamos a trabajar en conjunto con el resto de los compañeros de la Comisión. Esperemos que se le pueda dar pronta sanción.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera realizar algunas preguntas.

En primer lugar, quisiera saber si la división de convenios sigue absolutamente igual que antes, planteando el tipo de convenio y demás.

En segundo término, ¿cómo se define una obra que se vaya a hacer con este servicio descentralizado? ¿La propone una institución social o la propone la intendencia? ¿Cómo se resuelve la definición de hacerla?

En tercer lugar, quiero saber si el personal va a estar contratado centralmente o se va a contratar en el lugar, en el caso de una obra que se haga en determinado punto del país.

En cuarto término, y con respecto a los recursos, el doctor Uriarte decía que normalmente se trabaja con los recursos que aporta el organismo para el cual es destinataria la obra. Quisiera saber si en esos recursos están contemplados los salarios y si esto es algo que va por cuenta del Ministerio, sin una imputación directa en el costo de la obra.

En quinto lugar, quisiera saber si los trabajadores de esta empresa de construcción se van a tener que guiar por el laudo de la construcción o no. Eso me importa por un hecho muy claro. Esa era una discusión que tenía con el sindicato de la construcción en la intendencia, porque las intendencias pagan el jornal que establece el presupuesto, que no es ni por asomo el laudo de la construcción.

Por último, no alcancé a entender cuando el doctor Uriarte habló de las remuneraciones y mencionó la cifra de $ 195.000.000, advirtiendo que en el año 2015 se había hecho una devolución de $ 45.000.000 al Ministerio de Economía y Finanzas. Reitero que no entendí cómo era la devolución.

SEÑOR SATDJIAN (José Luis).- Buenas tardes; me sumo a los saludos de la Comisión.

Tengo un par de consultas puntuales con respecto al proyecto. En primer lugar, en cuanto al literal e) del artículo 3º, relativo a constituir o adquirir sociedades comerciales, me gustaría saber si podría ser explicado más profundamente porque, por lo que estamos viendo, esto habilitaría al instituto a crear sociedades anónimas o a asociarse con otras ya establecidas, escapando del control parlamentario y estatal, eso que está tan en el ojo de la tormenta y de lo que tanto hemos hablado en los últimos tiempos.

Pienso que lo que hace este artículo es habilitar al instituto. Quizás, las intenciones sean las mejores, pero se deja librado a que en cualquier momento se pueda generar otra organización paralela que escape del control parlamentario.

Con respecto al Capítulo V, relativo a la Comisión de Capacitación, Seguridad Industrial, Sanciones y Promociones, quisiéramos saber si sus integrantes van a percibir remuneración o serán honorarios, porque no lo vi en el proyecto. Quizás, está en algún lado, y nos lo pueda aclarar.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Me sumo a la bienvenida de la Comisión.

Básicamente, las preguntas formuladas por los señores diputados Lafluf y por Satdjian me representan. Tampoco me quedó muy claro lo de la devolución, por lo que pido que nos lo aclare.

En cuanto al artículo que recién se señalaba, considero que lo explicó a la perfección y creo haberlo entendido. Me parece que debemos tener mucho cuidado con eso, porque estamos viviendo un momento muy complicado. Hoy, en esta Comisión, estuvimos dedicando la primera hora a cuestiones que tienen que ver con sociedades anónimas de propiedad pública que están bajo el derecho privado. Tenemos un problema importante y me parece que dejar abierta la posibilidad de seguir generando empresas de este tipo es una señal complicada. Entiendo el espíritu y que sea una herramienta que posiblemente se pueda usar, pero una vez que votemos esta ley no sabemos cuál va a ser el fin ulterior. Además, la ley queda y las Administraciones van a pasar, y el espíritu que venga después no necesariamente va a ser el mismo con el que ustedes lo están encarando, y del cual no dudo, pero creo que debemos tener mucho cuidado en hacer un comentario sobre ese artículo, sin perjuicio de que hoy no vamos a analizar el proyecto. Doy por descontado que vamos a recibir a todas las personas de algún modo involucradas en el proyecto y escucharemos a los diferentes trabajadores, al sindicato y a las diferentes asociaciones.

La primera duda que nos surge es sobre la verdadera necesidad de generar este instituto, cuando desde la Dirección se viene haciendo un trabajo que no es malo. Comparto que puede ser mejorable, más eficiente y demás, pero creo que eso es perfectible antes de generar una nueva institucionalidad, con todo lo que conlleva.

Por otro lado, la Dirección va a seguir funcionando, pero se dispone que los recursos pasen al instituto. Entonces, ¿cómo funciona la Dirección si no tiene recursos? Quisiera saber si en el presupuesto no ha habido ninguna previsión presupuestal para este instituto y si se prevé su incorporación en las sucesivas rendiciones de cuentas porque, de lo contrario, estaríamos generando más gastos con los mismos recursos. La creación de estos cargos de confianza indudablemente son recursos que hoy no se gastan, o sea que va ha haber un impacto en los gastos. Todas esas cosas, en una aproximación primaria y muy por arriba, no nos cierran y, quizás, el doctor Uriarte podría echar luz sobre algunas de ellas.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Comparto la exposición que ha hecho el director Nacional de Arquitectura, así como la de los compañeros de la Comisión. Soy de los convencidos de que el Estado tiene que fortalecerse cada vez más y este es un avance sustancial para darle mayores potestades y, sobre todo, mayor agilidad y eficiencia a una institución tan importante como esta.

El director planteaba el excelente trabajo que había hecho la Dirección en cuanto a establecer el proyecto de obra para el Parlamento del Mercosur. Me consta -he trabajado con los equipos técnicos- la calidad, la fortaleza y el profesionalismo de los integrantes de la Dirección Nacional de Arquitectura y es importante resaltarlo.

También soy un convencido de que en la medida en que uno vaya avanzando, de que el Estado tenga más músculo, más capacidad -si bien se planteó que no se tata de una empresa constructora que tenga como fin competir con las demás- podrá competir en licitaciones, a efectos de abaratar los costos de construcción que tenemos. Todos sabemos que el Estado es el principal contratista de obra pública y las empresas privadas terminan fijando los precios de la obra, más allá de que haya precios de lista. Muchas veces terminamos siendo rehenes de esas situaciones. Que haya un organismo con la capacidad técnica, el profesionalismo y la seriedad de esta institución puede ser muy importante para que el Estado tenga una presencia importante ante los privados en esta área.

Felicito a las autoridades de la Dirección Nacional de Arquitectura por este emprendimiento.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- A propósito de lo que dijo el diputado, quisiera saber si en el espíritu del Instituto está la posibilidad de competir con privados en licitaciones el día de mañana.

SEÑOR URIARTE (Daoiz).- En primer lugar, los convenios entre instituciones sociales y el Ministerio quedan en el Ministerio. Hoy están en la órbita de la Dirección General. Es una típica gestión ministerial.

Por otra parte, este instrumento daría muchas facilidades respecto a convenios, ya no bipartitos, sino tripartitos; por ejemplo, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Intendencia y el Inosa. Con un convenio

tripartito uno se mueve más fácil. De pronto el Ministerio pone la mitad de los fondos, la Intendencia la otra mitad y el Instituto construye a un precio razonable.

En cuanto a la contratación de obreros, una de las razones por las cuales queremos contratar eventuales es para atender las necesidades del lugar. Nosotros trabajamos en los lugares más insólitos, como Lorenzo Geyres y Colonia Palma, donde es muy difícil conseguir empresas privadas que quieran ir por un tema de costos. La idea es trabajar con el personal del lugar, porque aparte de beneficiar a la zona es un ahorro de costos, ya que no tenemos que pagar viáticos a los trabajadores.

En otra época la Dirección Nacional de Arquitectura llegó a tener cuadrillas permanentes en cada capital departamental, pero hoy tenemos que estar trasladándonos, porque todo está centrado en Montevideo, y no podemos tomar personal. Una de las trabas que tenemos es que entramos dentro de la planilla de personal de todo el Ministerio, por más que seamos una unidad ejecutora. Los recortes van dirigidos a todo el Ministerio y no en particular. Obviamente, estamos en un Ministerio que tiene prioridades muy grandes, como la construcción de caminos. Estamos muy limitados en cuanto a la posibilidad de contratación de personal. Nosotros tenemos nuestras necesidades, y el Ministerio tiene las suyas a la hora de dirigir sus recursos. Es el tipo de limitación que a nivel de servicio descentralizado no se entiende, pero se promueve en función de los planes.

Con respecto a los salarios, la idea es que se siga manejando un salario propio. Esto ya lo hemos conversado con el Banco de Previsión Social. Hoy los trabajadores eventuales cobran de acuerdo a los rubros del Ministerio de Transporte y Obras Públicas -aunque algunos son privados, como el salario vacacional-, y no por el Decreto-ley Nº 14.411. Los aportes que se realizan son del tipo del derecho civil y no de la construcción.

Si bien no hay diferencias en términos de salario -esto es importante, si no tendríamos al Sunca en contra-, sí lo hay en términos de aportes al BPS. Sería un costo muy alto para el Estado tener que contribuir de acuerdo con el Decreto-ley Nº 14.411. Por lo tanto, no se regiría por el lado de la construcción, sino por sus propias normas, como el resto de las empresas públicas.

Con respecto a las sociedades, entiendo lo que plantean los diputados. Esto no atañe a la esencia del Instituto. Significaría la pérdida de una herramienta que puede ser importante. Soy afín a buscar formas que den las más absolutas garantías. Estamos pensando en asociaciones con organismos internacionales y no en sociedades anónimas para lucrar. No hay problema en establecer las garantías necesarias respecto a los objetivos.

En cuanto a los recursos de la Dirección Nacional de Arquitectura, tenemos un presupuesto asignado a la Unidad Ejecutora 005, donde una parte, la menor, va a quedar para atender necesidades de la Dirección, y la mayor se va a destinar a la parte operativa. En términos globales, no vamos a precisar nada. Los cargos de confianza no implicarían un peso más, porque hay una estructura salarial que así lo determina, y hay gente que se ha jubilado o que se está por jubilar. Estamos creando un cargo que está contemplado dentro del monto asignado. Creemos que en una empresa industrial y comercial del Estado, los cargos de gerente general y secretario general son indispensables y no cabe duda de que deben ser de confianza. Hay una ley que determina que el cargo de secretario general debe ser de confianza, y en cuanto al gerente, por lo general, es de confianza; igual entiendo que se debe acceder a ese cargo por concurso, pero tiene que responder al Directorio, porque si este ve que no obtiene resultados lo tiene que poder sacar sin drama. Por ejemplo, yo nunca hubiera pensado ser director Nacional de Arquitectura, porque soy abogado, pero hay múltiples razones que lo justifican; pero, obviamente, necesito un asesor técnico, que lo tengo. La lógica es la misma para cualquier profesión, pero hay algunas afinidades que si uno no es técnico en la materia precisa que alguien le informe. Por eso nos pareció que había que poner un asesor técnico para cada director, con la condición de que fuera un profesional respetado en la materia.

Las devoluciones fueron producto de un acuerdo realizado en 2011 con el Ministerio de Economía y Finanzas, porque nos decían: "Estamos pagando los jornales, ustedes trabajan para la obra pública y cuando pasan el presupuesto al INAU le ponen de nuevo los jornales". Eran dobles. Entonces se acordó que cuando pasáramos los jornales, se devolvieran. En algunos casos, como en Dolores o en el Cabildo, se hizo un acuerdo entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia, y dicha Cartera puso los jornales. A esa devolución me refería. Por ejemplo, estamos trabajando para varios hogares del INAU y este

nos paga la parte de jornales obreros y nosotros se los devolvemos al Ministerio de Economía y Finanzas, no así lo que ponemos por concepto de arquitectos.

Por otra parte, quiero aclarar que la comisión de capacitación es totalmente honoraria; es para control del sindicato.

Reitero que esta iniciativa no está pensada para competir con los privados, aunque de hecho hoy lo estamos haciendo. Fíjense que en Dolores hay empresas privadas trabajando, y nosotros por tener la ventaja de ser empresa pública al día siguiente ya estábamos ahí.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Mi pregunta era bien concreta: ¿el Instituto piensa presentarse a licitaciones públicas?

SEÑOR URIARTE (Daoiz).- Ese no es el objetivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- A continuación vamos a recibir al sindicato del Ministerio.

SEÑOR URIARTE (Daoiz).- Quiero informarles que aparte de Aodamtop también existe otro sindicato que nuclea a los administrativos y técnicos de la Dirección, que tienen interés en concurrir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos su presencia y probablemente volveremos a invitarlos para conversar de este tema.

(Se retira de sala la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

(Ingresa a Sala una delegación de la Asociación de Obreros de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el honor de recibir a una delegación de la Aodamtop, integrada por la señora Zulma López y los señores Ricardo Taranto y Juan Medina.

SEÑOR MEDINA (Juan).- Soy secretario de prensa y propaganda de la Asociación de Obreros de la Dirección de Arquitectura.

Estamos acá para hablar sobre el proyecto de ley que la Comisión tiene a estudio relativo al Inosa, organismo descentralizado. Esta iniciativa fue elaborada por nuestro sindicato; salió de las pautas de nuestro sindicato y fue un proceso extenso, pues la elaboración del proyecto insumió tres años. Después el Poder Ejecutivo lo hizo suyo y fue puesto a consideración del Parlamento con algunos cambios.

Reiteramos: este proyecto de ley fue una idea del sindicato de Aodamtop, que lo elaboró con mucho tiempo de antelación.

SEÑOR TARANTO (Ricardo).- Yo soy el secretario de organización.

Como decía el compañero, este proyecto viene de añares de elaboración, había quedado en stand by y nunca nos habían dado bolilla en este tema. Se trata de un proyecto que creamos los trabajadores viendo la ineficiencia, la mala gestión que se fue llevando en el correr de los años. En realidad, este proyecto se empezó a elaborar hace más de veinte años para la mejora en la gestión en la Dirección Nacional de Arquitectura. Los trabajadores entendemos que esta Dirección no cumple con los roles y los fines para los cuales fue creada hace más de cien años, pero que siguen en plena vigencia. Los fines y cometidos del Instituto recogen el alma de lo que fue la ley de creación de la Dirección Nacional de Arquitectura.

Hoy nos encontramos con una situación en la cual está invertida la pirámide funcional de la Dirección Nacional de Arquitectura. Actualmente quedan trabajando en obras alrededor de doscientos trabajadores y tenemos cerca de ochenta arquitectos, más el resto del personal, que son administrativos, contadores, abogados y escribanos, todo lo que hace a la función. Ellos son cuatrocientos veintiocho en oficina y, ejecutando obras, somos doscientos.

Vemos que se trata de un tema de ineficiencia. La Dirección Nacional de Arquitectura siempre se caracterizó por la calidad de la mano de obra, la eficiencia y la rapidez. Hace años que se hace el jueguito de no contratar a la Dirección Nacional de Arquitectura porque son lentos, caros e ineficientes. Nosotros vemos que la ineficiencia no es de parte de los trabajadores, sino debido a la burocracia administrativa con la que contamos. Se da el caso de proyectos que están dos o tres años para ser aprobados en la Dirección Nacional de Arquitectura, más allá de las distintas direcciones políticas que ha tenido en su contexto. Este problema no arrancó ahora con el director actual ni con los anteriores, sino que se viene arrastrando desde hace añares.

Entonces, en ese sentido, un día nos pusimos a pensar qué podíamos hacer para cambiar esta situación. Empezamos a estudiar los fines de la creación de la Dirección Nacional de Arquitectura, cuál eran sus objetivos y vimos que era viable. Construimos escuelas, liceos, hospitales, todas obras de interés social. Llegamos a donde no llega ninguna empresa privada porque no le dan ni los números ni la ganancia; somos una Dirección Nacional y tenemos acceso a todo el país. Además, contamos con bases operacionales en todo el territorio.

Asimismo, dentro de las distintas realidades presupuestarias en los diferentes ciclos económicos que enfrentó el país, vimos qué manera había de hacer algo para mejorar la gestión sin generar costos. Fue así que redactamos este proyecto, que fue presentado al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, que lo estudió y vio que era viable, y por eso fue presentado por el Poder Ejecutivo.

En cuanto a la redacción original sufrió algunas modificaciones, como por ejemplo en cuanto al ingreso del personal eventual. Estamos de acuerdo en que debemos tener personal eventual pues hay lugares en donde no hay razón de ser para que un compañero que entra para hacer una obra después se quede treinta y cinco años en el Estado, sin tener un lugar definido de trabajo. Este es uno de los casos que sucedió en Dolores. En esta ciudad hacía más de treinta años que no trabajábamos; fuimos a trabajar a causa de una desgracia que ocurrió en esa ciudad. Entendemos que en ese departamento no hay una proyección de obras que requiera tener trabajadores presupuestados en esa zona. Bárbaro, ¡vamos arriba con el contrato eventual!

De todas formas, queremos cambiar una de las cosas que fue modificada en el proyecto de ley. Nosotros habíamos puesto que los compañeros que ingresen como eventuales queden incluidos en un listado de prevalencia para futuros llamados. Entonces, aquellos que se hayan desarrollado bien en el tiempo que estuvieron trabajando, que cumplieron con las necesidades que requirió la Dirección Nacional de Arquitectura para su funcionamiento, sean tenidos en cuenta para futuros llamados, es decir, que se forme como una especie de bolsa de trabajo, más bien un registro de ese personal que trabajó con la Dirección Nacional de Arquitectura.

SEÑOR MEDINA (Juan).- Esta idea surgió por la necesidad de mejorar a la Dirección Nacional de Arquitectura para que cumpla con el rol social que debe cumplir. Hoy en día es el órgano que puede dar respuestas rápidas a determinados eventos como los que sucedieron en Dolores y otros más. Por ejemplo, nosotros hemos presentado proyectos hasta de refacción de escuelas. La idea es que sea un poco más ágil, con menos trabas burocráticas.

En cuanto al trabajador eventual, entendemos que no se precisa gente permanente en ciertos lugares y reconocemos que una empresa no sobreviviría así. Por esta razón, queremos hacer unos pequeños cambios a ese artículo para que podamos darle por lo menos una visión general al compañero que recién ingresa, a fin de que aquel que mejor se desempeñe tenga la oportunidad de ser contratado nuevamente si se empezara otra obra.

SEÑORA LÓPEZ (Zulma).- Lo que intentamos con este proyecto -llámese empresa, como nosotros le decimos- es que nuestro trabajo salga rápido. A nosotros se nos mira como que somos muy lentos. Hemos venido a hablar acá muchas veces y nos han dicho que somos muy lentos. Sí; es muy lento nuestro trabajo, pero es más bien por la burocracia que hay en la Dirección Nacional de Arquitectura. Los obreros no somos lentos; se debe a la burocracia que hay dentro del organismo.

Al tratar de pasar a esta empresa a través de este proyecto, intentamos que el trabajador dé lo que pueda y que el trabajo salga. No somos más lentos que cualquier otro obrero, sino que somos lentos por la burocracia que hay acá adentro. Esto es lo que estamos tratando de cambiar los trabajadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Recién se acaban de ir el doctor Uriarte y la secretaria general y ellos nos dijeron que había trescientos cincuenta obreros, cincuenta administrativos, sesenta y dos arquitectos y sesenta y tres técnicos especializados, pero ustedes hablan de doscientos obreros y ochenta arquitectos. Me gustaría que nos hicieran alguna aclaración al respecto.

La otra pregunta que me interesa plantear refiere a la representación sindical. Quisiera saber a qué parte ustedes representan, porque tenemos entendido que existen dos partes.

Por otra parte, en cuanto al ingreso de personal eventual, hemos preguntado si eso se iba a hacer en todo el país en la medida en que haya obras que se realicen en el interior.

SEÑOR SATDJIAN (José Luis).- Antes que nada, quiero saludar a la delegación y agradecerle por la visita.

También tengo una visión un tanto contradictoria, porque los jerarcas que recién nos visitaron nos dijeron que la Dirección Nacional de Arquitectura funcionaba perfectamente, que era un lujo y se enorgullecían de las obras que habían hecho. Además, nos dijeron que sin bien se venía trabajando muy bien, sentían la necesidad de crear este instituto.

Ustedes hablaron de ineficiencia, de que eran lentos, caros e ineficientes. Quisiera saber en base a qué se dice esto o a qué aspectos se refieren cuando se habla de la ineficiencia. Por lo que entendí, solo se habla de la parte de la burocracia. Entonces, me pregunto: en vez de crear otro instituto, ¿por qué no mejoramos lo que ya tenemos? Si no podemos mejorar lo que tenemos, que la solución no sea crear otra cosa. Pienso que habría que mejorar una organización que tiene cien años y que durante todo este tiempo ha funcionado.

Me gustaría saber si en algún momento ustedes se plantearon mejorar la actual organización antes de crear otro organismo que también traería más burocracia.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Más allá de los elementos que surgieron a través de vuestra exposición, quisiera conocer si además del registro de trabajadores eventuales, que es una de las consideraciones que se realizaron con el fin de incorporarla al proyecto de ley, existe alguna otra propuesta que también quieran incorporar. Hago esta pregunta porque si es así, cuando los partidos políticos discutamos el proyecto de ley tal vez incorporemos algunos artículos que entiendan pertinente.

SEÑOR TARANTO (Ricardo).- Nosotros somos el sindicato obrero de arquitectura que, como sabrán, en una parte del proyecto de ley se dice que estamos obligados a pasar todos compulsivamente. En el párrafo siguiente hay una modificación que habla sobre el por qué se obliga a pasar a todos los obreros. En la redacción original de la iniciativa se decía que estábamos todos en ese pasaje compulsivo porque fue un proyecto creado por los trabajadores, aprobado en la asamblea general de nuestro gremio y después presentado al señor ministro.

Nosotros queremos un registro real de los compañeros que realmente están afectados a obras; estamos hablando de entre doscientos cinco y doscientos diez compañeros. La Administración se maneja con ese número de algo más de trescientos porque incluye a estos trabajadores eventuales que están trabajando en Dolores, a los cuatro ingresos en Montevideo para la obra del Inisa y a los cuatro que ingresaron en Piriápolis para la obra de la Colonia de Vacaciones de la Anep. Pero efectivamente trabajando en obras, los obreros presupuestados en la Dirección Nacional de Arquitectura no pasamos los doscientos cinco. Hay cerca de trescientos que están cobrando por Arquitectura que por distintos motivos, de salud o porque estaban estudiando y se recibieron, pasaron. No hubo una corrección de los escalafones y seguimos perteneciendo al escalafón E pero, en realidad, están trabajando en la parte técnica porque son técnicos electricistas o sanitarios, o arquitectos que entraron como peones y se recibieron de arquitectos o de ayudantes de arquitecto y dejaron de cumplir funciones. También debe haber compañeros que por un tema de salud desarrollan sus tareas como porteros en la Dirección Nacional de Arquitectura y en todo el Inciso.

Esa es la diferencia que tenemos. Nosotros hablamos de números reales de gente que está trabajando en obras. Hay doscientos compañeros que están afectados directamente a la ejecución de obras en forma permanente a nivel nacional.

SEÑOR MEDINA (Juan).- En cuanto al relacionamiento con otros sindicatos, cabe señalar que el que estaría afectado en este caso sería el Afdna. Cuando en su momento se elaboró el proyecto se lo presentamos a los compañeros. En el proyecto se establece que los compañeros de oficina que pasarán compulsivamente son los del escalafón E, que son obreros, más allá de que algunos están en la oficina por determinada situación. El personal de oficina tiene la opción de no pasar; eso está documentado en el proyecto.

Hemos mantenido reuniones con los compañeros y la dirección anterior y el tema de ellos todavía no quedó claro. Nos pidieron para reunirnos en estos días para conversar sobre algunas cosas y algunos de ellos pretenden pasar voluntariamente al organismo. Este es un tema que debemos conversar con el otro sindicato.

El proyecto fue presentado en su momento a los compañeros de este sindicato; esto es público, acá no se escondió nada y las cosas se dijeron de frente.

En cuanto a si es posible mejorar la Dirección Nacional de Arquitectura, cabe señalar que nosotros lo hemos intentado por años en nuestro sindicato, que siempre ha hecho propuestas y siempre tuvimos la misma traba: la burocracia. Un ejemplo de propuesta fue la comisión de compras de Arquitectura, que después lo incluyó nuestro sindicato pero que, por hache o por be, no funcionó. No sé si hubo algún tipo de injerencia, pero no está funcionando bien; esa es una realidad. No sé si en este tiempo mejoró, porque no tengo conocimiento sobre esta comisión. En su momento nuestro sindicato la propuso para mejorar la situación de Arquitectura. Este es un ejemplo; de pronto algunos otros compañeros que estuvieron en otras direcciones pueden evocar otros casos. Por años se ha intentado mejorar la situación de Arquitectura y siempre tenemos la misma traba. Ahora lo que nos pesa es la cabeza. Hay muchos arquitectos y, por más que los números no sean exactos, nos pesa mucho más la cabeza que el cuerpo. En realidad, no creo que una empresa de construcción funcione con tantos arquitectos y ayudantes; no creo que sea viable.

La idea que en su momento nos planteó el señor ministro es dejar un grupo de arquitectos que no quisieran pasar en Arquitectura, trabajando para otras cosas. Lo que no se pretendía era ejecutar obras, que las haríamos nosotros, como se dice en el proyecto.

SEÑOR TARANTO (Ricardo).- En cuanto al sistema de compras, como planteaba el compañero, fue una de las cosas que llevó a enlentecer más en la intención de mejorar la gestión. Digo esto porque con anterioridad los arquitectos compraban directamente. Por ejemplo, cuando se estaba haciendo la Suprema Corte de Justicia, éramos ciento ochenta obreros y no teníamos una sola bolsa de portland, porque estábamos esperando que el arquitecto la comprara. En realidad, casos como esos hay muchos; en una ocasión un camión tuvo que ir desde Montevideo a Paysandú a llevar un paquete de un kilo de clavos, y también podía ocurrir que tuviera que hace ese trayecto para llevar un rollo de alambre.

Entonces, viendo todas esas cosas, propusimos que se creara una comisión de compras para que pudiera mejorar esa situación, pero encontraron una manera bombearla. Por ejemplo, pedían una botella de agua Nativa, pero no especificaban que tenía que ser de 500 centímetros cúbicos; y si se quería cambiar la ventana de un casa, traían una puerta ventana, porque en la compra no especificaban nada. Todo eso se hacía para desacreditar a la comisión de compras, para que dejara de funcionar, y así volver a tener el poder de compra que tenían anteriormente.

Actualmente, hay un mix entre la comisión de compras y la compra directa de los arquitectos; es una vía que están utilizando. Por tanto, si una compra no supera determinado valor, pueden hacerla directamente sin pasar por la comisión de compras, ya que los arquitectos son los administradores del dinero del cliente, son los que lo manejan.

Pero la inoperancia no solo se da con el sistema de compras, sino también con el sistema de gestión de las obras. Digo esto porque es claro que si se va a hacer un edificio, en algún momento se va a precisar un andamio, y para ello tengo que contar con un plano -al igual que se tiene un proyecto de la obra que se va a realizar- que debe ser aprobado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a fin de que pueda ser utilizado por los trabajadores. Pero eso no ocurre así, porque esperan a tener la necesidad de armar el andamio para pedir la aprobación. Eso ocurrió en la obra del Cabildo -que está en frente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas-, y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social clausuró el andamio porque no

tenía las memorias descriptivas. Además, lo que se iba a arreglar era la fachada del edificio, por lo cual cuando se hizo el proyecto ya se tendría que haber elaborado el del andamio.

Este tipo de cosas las hemos planteado, como dice un compañero, hasta parados de manos, pero no tenemos suerte.

El problema es que la Administración Central se maneja de determinada manera en cuanto a la dependencia y la carrera funcional, y los organismos descentralizados se manejan de otra forma. En realidad, la Administración Central depende de las decisiones políticas de la jerarquía y el instituto se maneja a través del directorio, y su presidente es el responsable de que se realicen las obras que están proyectadas. Acá no hay a quién cobrarle responsabilidades, porque el argumento que se utiliza es que debido a que el cliente no depositó el dinero no se pudo seguir con la ejecución de la obra, o que no se pudieron comprar los materiales porque el cliente no entregó la plata. Esas cosas las hemos estudiado desde todos los ángulos y puntos de vista para tratar de no crear otro organismo más, pero tenemos que ponernos las pilas y trabajar para mejorar la situación.

El otro sindicato de la Dirección Nacional de Arquitectura es Afdna y agrupa a los funcionarios administrativos. Por lo tanto, estos son los únicos sindicatos que hay, y no son dos porque los obreros estemos divididos, sino porque la realidad de los trabajadores de obra es una y la de los administrativos es otra totalmente distinta. Mientras nosotros peleamos por seguridad laboral y porque nos den un cinto de seguridad y una cuerda salvavidas, ellos están preocupados porque el jefe no les deja prender el aire acondicionado debido al plan de ahorro energético. Hasta en eso tenemos diferencias con los compañeros, y por eso la Dirección Nacional de Arquitectura cuenta con dos sindicatos. Como dije, no tenemos ninguna división con los compañeros, solo tenemos realidades distintas. Nosotros, por ejemplo, como somos obreros no tenemos carrera administrativa, cosa que sí tienen los compañeros de la oficina. Por eso en el proyecto se hace referencia a la categorización de la construcción, a fin de que los obreros, si entran como peón, puedan aspirar a ser oficial, demostrando su aprendizaje.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me sorprendió lo manifestado con respecto a la ineficiencia en las compras y la gestión -sobre todo la de las compras-, aunque sé que es así. De todos modos, me gustaría saber si han volcado esta información en la Dirección Nacional de Arquitectura para que no se vuelvan a repetir este tipo de cosas.

SEÑOR TARANTO (Ricardo).- Sí, mantenemos conversaciones con el director.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero ¿han podido plantear todos estos temas?

SEÑOR TARANTO (Ricardo).- Sí; además, el actual director conoce muy bien este tema porque durante veinticinco años fue nuestro asesor legal. Por lo tanto, el tema lo tiene más claro que nosotros.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de la delegación de Aodamtop y los aportes realizados.

(Se retira de sala la delegación de Aodamtop)

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Simplemente quiero solicitar que se realicen las gestiones necesarias para convocar a todos los involucrados en este tema. Naturalmente, al otro sindicato, a la Cámara de la Construcción, a la Asociación de Arquitectos, a la Liga de la Construcción y al Sunca.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si están de acuerdo, creo que en la agenda que se le enviará al ministro habría que agregar este tema.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Pienso que no, porque la presentación del proyecto la hicieron el director, el abogado y el asesor.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, queda sin efecto el planteo que realicé anteriormente.

Se tomará en cuenta la solicitud realizada por el señor diputado Peña para decidir a quién se convocará para las sucesivas reuniones.

Por otro lado, quisiera que el diputado Peña explicara brevemente el proyecto de ley relativo a Prestación de Servicios Mediante Plataformas Informáticas -que regula a Uber-, que tiene a estudio la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Antes de explicar ese proyecto, quisiera pedir que se tenga especial énfasis en la convocatoria al directorio de AFE; está bien que vaya ahí, pero es la décima vez.

Por lo tanto, quiero que quede registrado en la versión taquigráfica que estamos solicitando que el ministro venga a la Comisión con el presidente de AFE.

Por otro lado, el proyecto que está analizando la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología quizás pueda ser explicado mejor por los compañeros de la bancada del Frente Amplio.

En realidad, se realizaron modificaciones al proyecto original presentado por la Presidencia de la República y cuando concurrió la Agesic también realizó otras modificaciones. De todos modos, el proyecto que será aprobado el próximo lunes en la Comisión es uno que presentó la bancada del Frente Amplio, concretamente, el diputado Mahía, y es el definitivo.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor diputado Peña acaba de hacer referencia al proyecto de ley que está analizando la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- A finales de octubre el Poder Ejecutivo presentó otro proyecto que actualmente está a estudio de la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración, pero en el día de ayer decidimos enviarlo a esta Comisión.

Aclaro que ese proyecto no tiene nada que ver con el mencionado por el señor diputado Peña, aunque regula la misma actividad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero los dos proyectos refieren a las plataformas informáticas.

En realidad, no logramos entender cuál es el problema con respecto a Uber. Yo sigo insistiendo en que se trata de un servicio de transporte de pasajeros por el que se cobra, que no es igual a los otros sistemas o plataformas que existen. Además -voy más lejos-, creo que la Intendencia es la única responsable por la regulación del transporte de pasajeros.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- De todas maneras, no me queda claro -más allá de que pertenezco al Frente Amplio- por qué se ingresará otro proyecto relativo a este tema a la Comisión de Transporte y Obras Públicas si la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología va a aprobar otro que regula esa temática. Me parece que hay que despejar esa duda.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quiero manifestar mi absoluta coincidencia con el planteo realizado por el señor diputado Caggiani.

En realidad, pensé que el diputado Caggiani, por ser integrante del Frente Amplio, me iba explicar la razón. También se la pregunté al señor diputado Mahía, pero tampoco me la pudo decir.

Sin duda, no tiene sentido que se presente otro proyecto de ley en la materia. Si bien el proyecto que aprobará la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología hace referencia a las plataformas en forma general, no tiene sentido que esta Comisión trate un proyecto similar, aunque haga referencia específicamente al transporte.

Por lo tanto, mi opinión sería la siguiente. El proyecto que se votará en la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología el próximo lunes cuenta con el respaldo del Frente Amplio y será aprobado. Entonces, considero que para comenzar a tratar la otra iniciativa deberíamos esperar a que esté sancionado y así tenerlo como insumo, porque no podemos legislar en dos comisiones sobre el mismo tema.

Parece algo de locos, pero así están las cosas.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.